



## SsangYong Kyron Frontale aanval

Autotest | Ssang Yong heeft naam gemaakt als fabrikant van exclusieve terreinauto's. Het begon allemaal wat onbeholpen met nieuwe auto's op basis van bestaande motoren, maar gaandeweg heeft het Koreaanse merk steeds meer in eigen huis ontwikkeld. Het beste voorbeeld daarvan is de luxueuze maar toch terreinwaardige Rexton. Nu wil Ssang Yong echter doorbreken bij het grote publiek met de geheel nieuwe Kyron. Met de Kyron is Ssang Yong klaar voor de frontale aanval.

De Kyron begint de aanval met een charme-offensief. De ontwerpers hebben zichzelf overtroffen met de nieuwkomer. Niet alleen oogt deze nieuwste Ssang Yong modern, het ontwerp is ook origineel. Daarbij lijkt de Kyron kleiner dan hij is en die bescheidenheid siert de auto.



### Ronduit

De inspiratie was niet uitgeput na het tekenen van een nieuw uiterlijk, ook het interieur van de Kyron is ronduit origineel. Het dashboard is nadrukkelijk om de

bestuurder heen gebouwd, waarbij knoppen steeds zijn ondergebracht op ronde eilandjes. Knoppen die niet in zo'n eilandje zitten, zijn desondanks rond van vorm. Alleen de driehoekige versnellingspook steekt er letterlijk en figuurlijk bovenuit (en ligt ondanks de vreemde vorm prettig in de hand). Het was Ssang Yong zo veel waard om van het interieur een waar kunststukje te maken dat zelfs het klokje is aangepast om in de vorm te passen: de uren en minuten staan niet naast elkaar, maar onder elkaar. Het is een kleine onvolkomenheid die meer dan goed wordt gemaakt door het harmonieuze geheel.

Ook op het gebied van binnenruimte scoort de Kyron zeer goed, want de auto is van binnen veel ruimer dan de buitenkant doet vermoeden. De bewegingsruimte rondom de voorstoelen is riant en de (optioneel) met leder beklede elektrisch verstelbare zetels zitten voortreffelijk. Achterin biedt de Kyron ruim voldoende plek voor volwassenen. De kofferruimte is voldoende voor de vakantiebagage van vier personen. Ssang Yong voorziet in de nodige netten, spanbanden en ogen om de bagageruimte efficiënt in te kunnen

delen. Het reservewiel hangt onder de auto, wat veel binnenruimte bespaart maar later in het terrein wel voor bijgeluiden zou zorgen.

## Gouden regel

De enorme omvang van de auto blijkt ook als de testrit aanvangt, want de testrijder moet alle bochten vanaf het begin ruim nemen. De zo beschaafd tonende Kyron benut de volle breedte van de rijbaan en parkeervakken moeten niet te krap worden uitgezocht. Bovendien stuurt de auto zeer indirect en zijn veel bewegingen van het bovenmaatse stuurwiel nodig om zelfs een klein bochtje te sturen; daardoor voelt de Kyron nog groter.



De wegligging is gemiddeld voor een auto als deze, maar juist door het stuurgedrag past de bestuurder de rijstijl als vanzelf aan. Hoe meer kilometers worden gemaakt, hoe duidelijker wordt waar de grenzen liggen. Voor terreinauto's geldt een gouden regel: hoe beter het weggedrag, hoe minder de prestaties in het terrein en omgekeerd. De Kyron laat, om het netjes te zeggen, op de openbare weg merken tot heel wat in staat te zijn in het terrein. De onafhankelijke wielophanging zorgt ervoor dat de Kyron de voorwielen zowel op het verhard als onverhard stevig aan de grond houdt.

Bij hard remmen duikt de auto nadrukkelijk in de veren en verraadt de Kyron het forse gewicht. Duiken of niet: de remmen hebben meer dan voldoende kracht om de Kyron te allen tijden binnen een veilige afstand tot stilstand te brengen. Aanvullende veiligheidsvoorzieningen als ESP (elektronisch stabiliteits programma), ARP (active rollover protection), BAS (remhulp) en HDC (hill descent control) zijn helaas alleen als optie leverbaar.

## Diesel of diesel?

Ssang Yong levert de Kyron met één motor: een 2-liter 4-cilinder common rail diesel. Deze is goed hoorbaar, maar nooit luid of storend. In de stad zijn de prestaties goed, maar zijn regelmatig schokjes in de aandrijflijn voelbaar waardoor de auto zich onrustig gedraagt.



Op de snelweg voelt de Kyron zich beter thuis. De dieselmotor zorgt voor vlotte tussenacceleraties en deze grote SUV komt prima mee op de linkerrijstrook. Nu zorgt de omvang van de auto voor een rustig weggedrag, de hoge zit geeft de bestuurder een prima overzicht over het verkeer.

De Kyron is naar keuze leverbaar met vier- of tweewielaandrijving. Deze laatste drijft alleen de achterwielen aan en is bedoeld voor kopers die zich aangetrokken voelen tot de SUV om het uiterlijk en de ruimte, maar niet willen betalen voor techniek die ze nooit zullen gebruiken. De versie met tweewielaandrijving is niet bedoeld als taaie off-roader om een jungle of woestijn mee te bedwingen. De auto is niet voorzien van diff-locks (een mechanisme om zeer zwaar terrein te overwinnen) en staat op standaard snelwegbanden (dus geen exemplaren voor

zowel on- als off-road gebruik).

## Off-road

De Kyron met vierwielaandrijving is voorzien van lage gearing en is daarmee wel degelijk in staat tot serieus terreinrijden. Dankzij deze extra versnellingsbak zijn verzetten onder de eerste versnelling beschikbaar waarmee de Kyron zeer traag maar ook zeer sterk wordt. Voor een proef op een zandstrand wordt iets lucht uit de banden gelaten om met een breder profiel meer grip op het losse zand te krijgen. Dan wordt de vierwielaandrijving ingeschakeld en laat Ssang Yong zien waar het echte specialisme ligt.



Alhoewel het motorkarakter is afgestemd op dagelijks gebruik op de snelweg, laat de krachtbron zich ook in het terrein goed aanvoelen. Het is daarom eenvoudig om met de Kyron precies te balanceren op de delicate grens tussen slip en grip. Met een zeker gemak overwint de testauto alle hellingen, modderbakken en natuurlijk de aantrekkelijke waterlijn bij het strand.

Het uiterlijk doet misschien anders vermoeden: de bodemvrijheid is behoorlijk (minimaal 193 mm) en ook de aan- en afloophoeken (respectievelijk 26.1 en 23 graden) geven meer off-road mogelijkheden dan verwacht. De aan- en afloophoek bepalen onder welke hoek de auto kan klimmen of dalen zonder de grond met het plaatwerk te raken. Ook korte heuveltjes en waterbakken met scherpe randen vormen daarom

geen probleem. Bovendien laat de stevige Kyron zich alles welgevallen. Het tempo komt steeds hoger te liggen en uiteindelijk komen de inzittenden bijna los uit de stoelen. De Kyron is los, Ssang Yong is vol in de aanval!



## Conclusie

Met de Kyron beperkt Ssang Yong zich niet langer tot het segment van de exclusieve terreinauto's. De nieuwkomer bevindt zich in het populaire segment waarin veel leaserijders hun auto mogen uitzoeken. Het belangrijkste wapenfeit van de Kyron is daarom een aantrekkelijk design. Onder dat moderne koetswerk is echter pure off-road techniek te vinden waarmee de Kyron zich leent voor serieus terreinrijden. Wie de Kyron koopt om de ruimte en vormgeving kan kiezen voor een tweewielaangedreven uitvoering. Daarmee werpt Ssang Yong ook een uiterst scherpe prijs in de strijd.■



## Specificaties

### SsangYong Kyron 200 XDi S 4wd

#### Maten en gewichten



Motor en prestaties

Lengte x breedte x hoogte	466 x 188 x 176 cm
Wielbasis	274 cm
Gewicht	1.904 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.300 kg
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	1222 l
Bandenmaat	225/75R16



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	141 pk @ 4000 tpm
Koppel	318 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	16,2 sec.
Topsnelheid	167 km/u
Verbruik gemiddeld	7,7 l / 100 km
Verbruik stad	9,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	197 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 37.490,-
Prijs instapmodel	€ 31.990,-